

eATS 2.0 – mit oder ohne UT

Am 06.11.2019 fand eine Infoveranstaltung zum Stand der eATS-Verhandlungen zwischen Werkleitung und Betriebsrat statt.

Darin erläuterte die Werkleitung ihre zu erfüllenden Forderungen an die Belegschaft, damit Fertigungs- und Montageumfänge des eATS 2.0 im Werk UT angesiedelt werden.

Es geht um ein bemerkenswertes Kosteneinsparungspaket, das sich über eine Laufzeit von 14 Jahren erstreckt. Die Fertigung und Montage von Einzelteilen des elektrischen Antriebsstrangs hier am Standort würde ca. 350 Arbeitsplätze sichern, plus ca. 80 Arbeitsplätze, wenn Teile der E-Maschine ebenfalls hier gefertigt würden, was aber eher unrealistisch erscheint.

Wir reden also – mit gesundem Menschenverstand betrachtet – von **350 Arbeitsplätzen**, die sowieso schon hier sind und nicht neu aufgebaut würden.

Dafür sollen rund **21.000 Beschäftigte** in Geiselnhaft genommen werden und nach den Vorstellungen der Werkleitung folgenden Beitrag einbringen:

- Zwei Qualifikationstage pro Jahr (wie z.B. in Gaggenau oder Sindelfingen)
- für den 24.12. und 31.12. zwei Urlaubstage notwendig statt bisher nur einer.

Daneben gibt es weitere Forderungen, die die Flexibilität des Werkes weiter verbessern sollen.

Der Betriebsrat hat folgenden Standpunkt vertreten:

- Der Forderungskatalog muss vom Tisch
- der eATS 2.0 ist bereits bezahlt
- der GBR hat eine Resolution verabschiedet, wonach er die Nichtvergabe des eATS 2.0 nach Untertürkheim als Angriff auf die deutschen Standorte wertet.

Unser Standpunkt:

In der Tat hat sich in früheren Verhandlungen zu den diversen Zukunftsbildern seit 2015 überwiegend die Werkleitung durchgesetzt und die Belegschaft hat bereits viele Zugeständnisse machen müssen. Die Fertigungstiefe wurde durch Fremdvergaben deutlich reduziert.

In mehreren vergangenen Verhandlungsrunden (Ausstieg Seitenwelle und Turboladengehäuse, Projekthaus eATS, Batteriemontage, Aufgabe der Dieselmotorenmontage) wurde seitens der Werkleitung immer das Thema Fertigung und Montage des **eigenen eATS 2.0** in UT dem Betriebsrat als „**Karotte**“ vor die Nase gehalten, um die Forderungen durchzusetzen. **Insofern hat diese Belegschaft den Preis dafür tatsächlich schon bezahlt.**

Die Einsparmaßnahmen sollen bereits ab **2020** gelten, die Produktion des eATS wird jedoch erst in knapp **5 Jahren** beginnen.

Wer kann heute sagen, ob man diesen eATS 2.0 in 5 Jahren überhaupt noch brauchen wird. Vielleicht gibt es bis dahin etwas Besseres auf dem Markt. Womöglich werden batteriebetriebene Fahrzeuge zum teuersten Flop in der Geschichte des Automobils. Und dann?

Erst vor vier Jahren wurden die Betrügereien von VW bei der Abgasreinigung aufgedeckt. Hätten Sie damals geglaubt, was für existenzielle Auswirkungen dieser Skandal auf die gesamte Branche haben wird?

Im Rahmen des Projektes „Future“ (Neustruktur des Konzerns) wurde eine **Zukunftssicherung bis 2029** vereinbart, die betriebsbedingte Kündigungen zwar nicht ganz ausschließt, aber die Hürden dafür hochlegt.

Wir sehen **das Unternehmen in der Pflicht**, für Beschäftigung zu sorgen und nicht die Belegschaft. Wenn durch die **politisch gewollte Verdrängung des Verbrennungsmotors** durch den Elektroantrieb Arbeitsplätze in erheblichem Umfang überflüssig werden, muss dies kompensiert werden, indem beispielsweise fremdvergebene Fertigungsumfänge wieder ins Werk geholt werden müssen oder auch durch neue Produkte.

Nicht vergessen werden darf an dieser Stelle, dass in der Gesamtbetriebsvereinbarung zur Neustruktur festgeschrieben wurde, dass der Konzern **bis 2024 insgesamt 35 Mrd. €** in die deutschen Standorte investieren wird – und zwar in Zukunftsprodukte und -technologien.

Gehört der eATS 2.0 nicht in diese Rubrik?

Das Unternehmen soll doch den Beschäftigten bitte mal aufzeigen, wie viel wo investiert wird.

Fakt ist, dass aufgrund der extrem restriktiven Vorgaben der EU, die Autohersteller gezwungen sind, einen erheblichen Anteil an Fahrzeugen zu verkaufen, bei denen der **CO₂-Ausstoß** mit null bewertet wird und damit der **Flottenverbrauch** derart abgesenkt wird, dass drohende **Strafzahlungen in Milliardenhöhe** vermieden werden können.

Mercedes-Benz ist aufgrund seines Portfolios und des Kaufverhaltens (hoher Anteil von großen und schweren Fahrzeugen) besonders betroffen. Ob der Verbraucher dazu zu bewegen ist, sich für viel Geld ein Elektroauto anzutun, mit all den Nachteilen, die es mit sich bringt, steht auf einem anderen Blatt.

Auch wenn Elektrofahrzeuge momentan prozentual nennenswerte Zuwächse bei den Zulassungszahlen vorweisen können, sind sie immer noch – bezogen auf die gesamten Zulassungen – eine unbedeutende Randerscheinung. Ohne massive Eingriffe der Politik in die freie Marktwirtschaft, dürfte dies auch so bleiben.

Selbstverständlich unterstützen wir das Bestreben, wonach der hier entwickelte eATS 2.0 auch hier zum Großteil gefertigt und montiert werden muss. Aber nicht um jeden Preis.

Wenn wir all die aufgezeigten Aspekte einbeziehen, würden wir dem Betriebsrat empfehlen, diesmal hart zu bleiben. Soll das Unternehmen doch das Ding einkaufen. Laut Werkleiter Deiß ist die Beschäftigung im Werk UT auch ohne eATS 2.0 gesichert.

PS:

In Sindelfingen wurden die Qualifikationstage eingeführt, um die Vergabe der C-Klasse-Produktion in die USA abzuwenden. Frage: Wo wird jetzt die C-Klasse produziert? Antwort: In mehreren Werken, aber nicht mehr in Sindelfingen.

Nächste Frage: Wurden die Qualifikationstage dann wieder abgeschafft? Antwort: Nein!

Komisch, wieso eigentlich nicht?